

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1985 de 2018

S/C — Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

POSIBLES IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL CENTRAL

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 12 de diciembre de 2018
(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Martín Tierno.

Miembros: Señores Representantes Sergio Arbiza, Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Juan José Olaizola y Adrián Peña.

Invitados: Señores María Victoria Landaberry, Juan Manuel Sancho, Ramiro Duarte, Yanina Borloz, Sonia Gómez, Antonio Astraldi, Isabel Mazzuchelli, Pabla Reboyra, María Blanca Olivera y Juan de Paula.

Secretaria: Señora Doris Muñiz.

Prosecretaria: Señora Viviana Calcagno.

=======||=======

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión da la bienvenida con mucho gusto a una delegación de vecinos de Capurro, Sayago, Las Piedras y Sarandí Grande, integrada por las señoras María Victoria Landaberry, Yanina Borloz, Sonia Gómez, Isabel Mazzucheli, Pabla Reboyra y María Blanca Olivera, y por los señores Juan Manuel Sancho, Ramiro Duarte, Antonio Astraldi y Juan de Paula.

Aclaro que también han venido vecinos de Colón, aunque ese barrio no figura en la citación.

Quienes nos visitan enviaron una nota planteando la situación y la Comisión entendió pertinente recibirlos para que nos den más detalles del caso y nos expliquen cuál es su preocupación.

SEÑORA BORLOZ (Yanina).- Soy vecina de Sayago. Vivo a aproximadamente 8 metros de la vía del tren.

Voy a hacer una presentación general y mis compañeros van a dar los detalles. Todos estamos vinculados a la vía y al área ferroviaria. Cada uno de nosotros ha vivido situaciones diferentes en relación a este proyecto en cuanto a la comunicación. Aclaro que no representamos ni pertenecemos a ningún sector político partidario. Nos reúne el hecho de vivir en torno a la vía o por estar afectados de algún modo, tanto en lo laboral como en lo que tiene que ver con la vivienda. Simplemente somos residentes de estos lugares.

SEÑORA GÓMEZ (Sonia).- Soy abogada, pero en esta situación no vengo como profesional, aunque he colaborado, al igual que todos mis compañeros, en el análisis de la documentación y los procedimientos que se han llevado a cabo para la ejecución de este proyecto. Vivo en Sayago, a menos de una cuadra de la vía y soy vecina del hermano del diputado Caggiani. Mi vivienda tiene aproximadamente cien años y hoy por hoy tiene algunas dificultades, pero no es el asunto que queremos plantear, sino que me voy a limitar a explicar por qué venimos a esta Comisión.

Los señores diputados saben que Uruguay firmó un contrato con UPM y se asumieron determinadas responsabilidades en cuanto a ejecuciones de obras. El contrato establece que el país tiene que realizar distintas obras de tipo vial, etcétera. Nosotros nos vamos a referir a la obra ferroviaria, que se dice que es el ferrocarril central, pero en realidad todas las condiciones están establecidas dentro del contrato como una obligación de construir una obra para la planta de celulosa. El punto 3 y siguientes del contrato entre Uruguay y UPM establecen las condiciones y las características de la obra en cuanto a dimensiones de los trenes, velocidad, tipo de carga, de dónde a dónde van, que es el tramo entre Montevideo y Paso de los Toros; los operadores ferroviarios; la participación de la empresa en el diseño del proyecto, y la obligación de hacer comunicaciones a la empresa sobre el proyecto. Nosotros tenemos muy claro esto y aclaro que hemos sido muy serios y responsables en el tratamiento de este asunto, y siempre nos hemos basado en las informaciones oficiales que hemos recogido.

El proyecto del ferrocarril quedó a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Si bien AFE tiene todas las potestades en cuanto al ferrocarril, en este caso se creó un instituto que coordina con el ente autónomo, pero la obra quedó a cargo del Ministerio y por eso estamos acá. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas está a cargo del diseño del proyecto, decide por dónde va a pasar, establece las expropiaciones que hay que hacer y las realiza. Sabemos que algunas expropiaciones van en contra de la ley, porque no existe una ley de interés general. La ley que refiere a las expropiaciones

es muy vieja y muchas cuestiones están superadas. Inclusive, se han realizado expropiaciones en el departamento de Florida -vimos el decreto departamental-, que están fundadas en el interés departamental y no en una ley de interés general. El artículo 231 de la Constitución establece que para las limitaciones a la propiedad tiene que haber una ley de interés general, pero no hay una ley de esa índole y si la hubiera habría que ver cuál es el interés general; por eso no vamos a ingresar en ese tema.

El objetivo de este proyecto es la carga de 4.000.000 de toneladas de celulosa anuales. En el contrato dice que la planta tiene 24 horas de preferencia en las vías los 365 días del año y, además, en el proyecto de ferrocarril central se establece a texto expreso que no está considerado el ferrocarril de transporte de pasajeros, más allá de algunas cuestiones que se van a considerar entre Montevideo y Canelones, que dicen que van a quedar interrumpidas en la época de obras.

Esta obra mereció la clasificación de categoría C de parte de la Dirección Nacional de Medio Ambiente, que se otorga a las obras de mayor impacto ambiental, más allá de las medidas de prevención y mitigación que se adopten. Es decir que va a haber impacto ambiental, a pesar de esas medidas. En el decreto de Dinama que refiere a la clasificación, también se establece la necesaria participación de otros actores. El Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente debería participar y también otros actores generales.

A su vez, a raíz de la ley que refiere al medio ambiente, en estas obras tienen competencia las intendencias porque a texto expreso se establece que son obras de carácter regional. Mis compañeros van a explicar cómo se plantearon estas cuestiones. Genéricamente, este proyecto tiene estas condiciones por las características de las obras, que se basan en el contrato que Presidencia de la República se obliga a realizar. Además, sabemos que esas características están dadas por la selección del trazado, que fue la opción que manejó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Esto ha sido manifestado por el director de Dinama en algunos medios de prensa y también ha habido declaraciones públicas, es decir que se puede verificar. No se trata de supuestos nuestros, sino que figura en documentos o en información periodística a la que se puede acceder. También sabemos que en determinado momento el urbanista Arana se opuso a este proyecto, argumentando que Montevideo iba a quedar fracturado, y que los intendentes de Montevideo y Canelones solicitaron otro trazado. El ministro dice que se optó por este trazado, pero nunca nos dijo dónde estaba la documentación que demuestra que se hubieran evaluado los pro y los contra de uno y de otro trazado.

Esto también llevó un procedimiento de participación ciudadana, que está fundado en el artículo 47 de la Constitución y en la ley reglamentaria, en los que se establecen principios ambientales y el derecho a un medio ambiente sano. Todos los uruguayos tenemos el derecho y el deber de cuidar el medio ambiente. Además, se establece el principio de la participación, que en este caso no fue cumplido, porque hubo participación pero no la hubo. Asimismo, hay un principio precautorio, que nos preocupa, que rige todo lo que se vincula a este proyecto para que no se produzca una lesión de derechos ambientales. Precaver es como hacer una acción de amparo, o sea tomar todas las medidas para que no haya efectos negativos, y como dijimos, va a haber efectos debido a la clasificación que tiene.

Además, entendemos que se han violado preceptos constitucionales como el derecho a la salud y a la vivienda, que son derechos humanos fundamentales. Asimismo, se han violado normas, como la que establece el derecho a la información, y el derecho al trabajo, por el impacto de este proyecto.

En definitiva, venimos a esta Comisión porque el Ministerio de Transporte y Obras Públicas resolvió todas estas cuestiones.

Los legisladores saben que para poder ejecutar esta obra es necesario que haya una autorización ambiental previa. Se autoriza o no, que es lo que se supone que hace el organismo de contralor; de lo contrario, sería un chiste. Sin embargo, el Ministerio hace tiempo que ha anunciado que el comienzo de las obras será a fines de enero, a pesar de que todavía no se cumplieron las instancias correspondientes, no hay un informe y no conocemos las medidas que se van a adoptar para la protección de nuestros derechos fundamentales. Esto nos preocupa demasiado.

SEÑORA LANDABERRY (Victoria).- Vivo en Uruguayana y Capurro.

Voy a referirme a las afectaciones directas que estamos viviendo y cuál es nuestra preocupación, detallando los casos de las personas que no pudieron venir.

El primer problema con el que nos encontramos es el de la comunicación. Vivo a 8 metros de la vía, la ventana de mi cocina da a la vía y me enteré del proyecto y sus particularidades por unos vecinos que me avisaron que las obras iban a empezar en enero. Además, me dijeron que el ministro Rossi había asistido al barrio convocado por el municipio, pero ninguno de nosotros participó porque la difusión se hizo vía Twitter, que es una forma difícil de comunicarse con los vecinos, ya que no todos seguimos al municipio y no todos tenemos acceso a los medios digitales. A ellos los habían notificado porque tenían una construcción en el terreno de AFE que iban a derribar y les mencionaron, en particular, que en la zona de Uruguayana y Capurro se iba a realizar una trinchera de 8 o 9 metros de profundidad detrás de nuestras casas.

En otra instancia, nos empezamos a reunir en el club Fénix los vecinos de la cuadra, preocupados por la obra -por sus impactos, por cómo se iba a hacer, por cuándo iba a empezar y por cuáles serían las afectaciones sobre nuestras viviendas- y la persona que nos brindó la sala nos avisó que había otra reunión con el ministro Rossi y con las autoridades de la Dinama. Nuevamente nos enteramos por esa persona; los medios de difusión fueron Twitter Municipio C, por lo que otra vez iba a pasar lo mismo. Ellos se iban a reunir con las personas que forman parte del Municipio y ese era el tipo de discusión que se iba a dar. Por suerte nos enteramos, hicimos nuestra propia difusión, asistimos a la Defensoría del Vecino en esa instancia y sabemos que se comunicó con el Municipio porque luego recibimos un papel por debajo de la puerta avisándonos que el 8 de noviembre asistía el ministro Rossi. No se especificaba la razón de la convocatoria, pero supusimos que era la difusión que le dieron al tema.

Finalmente asistimos, pero la mayoría de nuestros planteos no fueron respondidos y hay videos al respecto.

Con relación a las afectaciones, tuvimos que ponernos a leer todo el material que está en el Observatorio Ambiental de la Dinama para entender el proyecto. Allí está la solicitud de información, desde la comunicación original hasta los pedidos de información que hace la Dinama y las respuestas que da el Ministerio. En primer lugar -además de la comunicación que ya sabemos que no funcionó-, tenemos un tema con las distancias. La única normativa legal que regula las distancias es el Código Rural. Para espacios rurales se establece una distancia de 20 metros desde la vía hasta las viviendas y para la zona urbana no hay legislación. Sin embargo, en la comunicación del proyecto el mismo Ministerio propone una distancia de 10 metros para cada lado desde el eje de la vía

Acá hay un montón de personas -no sé si no la mayoría- que está a menos de esa distancia: 7 u 8 metros.

La argumentación que se plantea para esos 10 metros es que es para evitar problemas con las viviendas, por motivos de seguridad. Sin embargo, para definir las expropiaciones en el pliego de la licitación se estipula una medida de 7,6 para un lado de la vía y 7,7 metros para el otro, lo que no es consistente con los 10 metros propuestos originalmente.

Si bien en la reunión en el Club Fénix con las autoridades de la Dinama hicimos esta pregunta, en particular, por qué se tomaba otra medida para medir la expropiación cuando en la misma comunicación del proyecto lo que se consideraba seguro eran 10 metros, no nos supieron dar una respuesta o si había algún fundamento técnico. Tiene que haber una fundamentación para elegir esa distancia y nos dijeron que eso se iba a ver, eventualmente, caso a caso, lo que todavía no ha pasado a pesar de que estamos con anuncios de que la obra comienza en enero y nosotros estamos a menos de 10 metros. Esa es una preocupación que tenemos todos los que estamos en el área ferroviaria misma.

A su vez, en la comunicación se establece que en el caso de que no fuera necesario destruir las viviendas que estén a esa distancia, habría que firmar un permiso mediante el cual se deslindan de la responsabilidad del riesgo que se pueda generar. No está claro quién firma el permiso, quién da esa autorización, si somos los propietarios, si es alguna autoridad, en qué medida es posible que una autoridad pueda deslindarse del riesgo que pueda ocasionarse sobre nuestras viviendas. Eso no está explicado en ningún lado y también nos preocupan los efectos sobre nuestras viviendas.

En la zona de Capurro, entre Uruguayana y Flangini, se va a hacer una trinchera, o sea que además de estar muy cerca de la vía se va a hacer esta construcción de 8 o 9 metros de profundidad a una distancia de menos de 2 metros de los cimientos de nuestras viviendas, que son antiguas, y honestamente no sabemos qué capacidad tienen de resistir ese tipo de obras. De hecho, en los pliegos el riesgo por movimiento de cimientos está categorizado como alto en esas zonas, precisamente, porque no se conoce la situación. Nos dijeron que iban a venir a nuestras casas a hacer un estudio, pero no ha venido nadie y la obra comienza en enero. Vuelvo a decir esto porque hay muchas casas y nadie ha venido a darnos una garantía o a hacer un estudio para ver si soportan o no esa obra o cuáles serían las medidas particulares que habría que tomar en cada caso. Nadie vino a hablarnos, en ningún momento, lo que nos preocupa muchísimo porque el miedo es que un día despertemos y tengamos detrás las máquinas sacando todo sin saber si la casa se viene abajo.

Ahora voy a hablar en nombre de unos vecinos que hoy no están. Ellos sí fueron al Ministerio de Transporte y Obras Públicas a preguntar por esta situación porque habían consultado a un ingeniero civil que les había dicho que era necesario hacer todos esos estudios porque no se conocían los efectos; de hecho puede haber raíces debajo y con la extracción puede haber riesgos muy grandes. Básicamente, ellos les preguntaron qué pasaba si se les caía la casa arriba -porque el tema no es solo que a la casa le pase algo sino que uno esté adentro- y lo que les contestaron fue que era básicamente lo mismo que si uno iba caminando por la vereda y un auto se desviaba y subía.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿A qué área del Ministerio fueron ?

SEÑORA LANDABERRY (María Victoria).- No lo sabría decir, pero luego podemos ampliar esa información. Ellos se presentaron con la carta y los recibieron; eran varias personas en la reunión.

Ese es el tipo de respuesta que recibimos, lo que realmente nos preocupa porque es nuestra vida y nuestra seguridad.

Luego, leyendo los informes de medio ambiente encontramos otros temas. Por ejemplo, las emisiones. En la zona de Uruguayana y Capurro, de acuerdo con la primera medición, la emisión de NO2 iba a estar por encima del estándar. Daba una medición de 313µg y el estándar es 200 µg. Ante eso la Dinama pide nueva información y dice que eso no puede quedar así, y la respuesta que tuvieron fue que se techaría una parte de esa trinchera, entre Flangini y Valentín Gómez, y respondieron que en ese caso la emisión es cero, algo que no tiene asidero según el juicio de nadie porque por algún lado tiene que salir. La Dinama volvió a preguntarles y al final resultó que si ponían ventiladores de ciertas características en ese tramo la emisión caía por debajo del estándar. La pregunta es qué pasa con la parte de la trinchera que queda abierta, que en la primera medición seguía siendo por encima del estándar; sería en Capurro, entre Uruguayana y Flangini. En esa área no hay techamiento y, sin embargo, no pasa nada. Es de suponer que si la primera medición había dado por encima del estándar y sobre esa área no se aplica una medida de mitigación -creo que no lo pueden hacer por el hecho de que allí hay un paso a nivel, que es la calle Capurro-, en ese punto el tema no está resuelto.

Nos da la sensación de que confunden mitigación con monitoreo porque, de hecho, lo que luego proponen es poner una estación de monitoreo de las emisiones en ese punto. No considero que eso resuelva el problema; o sea, nos están dejando expuestos a esas emisiones que, además, ellos mismos especifican que, como allí hay trinchera, al salir a la altura del nivel de tierra -el tren va por debajo entonces las emisiones salen exactamente al nivel de tierra- es más perjudicial para la respiración del ser humano.

En cuanto al sonido hay otro tema. Básicamente, en los estudios lo que se hace -no soy experta en el tema; es lo que he leído de los informes- es establecer una faja de amortiguación de unos 15 metros desde la vía, dentro de la cual no se prevén medidas de mitigación porque, en principio, no son posibles. O sea que a partir de allí es que se empieza a considerar la mitigación. Establecen que todas las casas que quedan dentro de la faja de mitigación no tienen mitigación. Además, del mismo estudio surge -ellos establecen unos límites para zonas urbanas de 85 dBA de sonido, una medida estándar- que para cumplir eso las casas tienen que estar a más de 22 metros de la vía. Todas las casas que estén a menos de esa distancia van a tener un valor muy por encima y más en la medida en que nos acercamos al eje de la vía. Ni qué hablar si consideramos que dentro de los 15 metros no están contempladas medidas de mitigación. Esto nos preocupa mucho porque nosotros estamos a 8 metros; quiere decir que donde estamos no hay nada.

Quiero aclarar que el transporte que se prevé no es el mismo que hay ahora, no es la misma velocidad que hay ahora; no son los mismos trenes que hay ahora. La situación cambia mucho. Muchas veces se esgrime el argumento de que nosotros ya estábamos al lado de la vía, pero esto no es una adecuación de la vía sino que es una vía nueva, con obras como la de las trincheras, construcciones realmente importantes previstas para otro tipo de transporte, otra velocidad -60 kilómetros por hora en la ciudad y 80 kilómetros por hora afuera-, con un largo de trenes de siete cuadras, durante 24 horas los 365 días del año.

En realidad, nos han dicho cifras totalmente opuestas en cuanto a la cantidad de trenes, por ejemplo, siete de ida y siete de vuelta, pero en la página de la Dinama figuran cincuenta. Además, supongo que si van a hacer toda esta obra no va a ser para que pasen tres trenes; tengo que imaginarme eso; de lo contrario no sería eficiente desde el punto de vista de la inversión que se está haciendo.

Esos son los problemas que nos afectan directamente.

Otra cosa que me parece importante decir es que hoy en día hay una puesta de manifiesto en la Dinama para que podamos hacer nuestros reclamos. Creo que todos hemos plasmado allí estos planteos y también lo hemos hecho en otros organismos con solicitud de información pública, de los cuales no hemos recibido ninguna respuesta, aunque en algunos casos hemos recibido que no es competencia de ellos, como el caso de Presidencia o de la Intendencia. En el caso del Ministerio, en particular, me prorrogaron el plazo para responder dentro del marco previsto de prórroga.

Lo que me llama poderosamente la atención es que la puesta de manifiesto cierra el 18 y el 21 se hace la primera audiencia pública donde se supone -según declaraciones de Nario realizadas en Canal 4- que se van a dar respuestas a las preguntas de las puestas de manifiesto y a mí, honestamente, no me cierran las cuentas. Si el 18 termina, no creo que el 21 tenga las respuestas para todas las preguntas que estamos haciendo los vecinos, cuando no las han tenido en otras instancias cuando nos han pedido las prórrogas para la solicitud de información pública. O sea que hay algo en el proceso. Yo sé que no hay nada estipulado respecto a que tenga que haber un plazo entre una instancia y otra, pero el sentido común me dice que no es posible. Siento que están adelantando las instancias para cumplir el inicio de obra en enero más allá de todas las implicancias que tenga.

SEÑOR DUARTE (Ramiro).- Vivo en el barrio Capurro de Montevideo, en la calle Uruguayana, entre Flangini y Capurro. Soy vecino de Victoria Landaberry.

También voy a hacer referencia a algunos aspectos que me parecen importantes, desde los más genéricos hasta los más concretos, que tienen que ver con mi situación personal- familiar. Les pido que, a medida que vayamos hablando, hagan el ejercicio de extender nuestra situación a las más diversas que pueden llegarse a dar en el trazado que se está ratificando con este proyecto de obra. Algunos somos propietarios de vivienda, pero otros ocupan predios, que históricamente han sido descuidados por el Estado. Hay diferentes situaciones socio- económicas. Lamentablemente, hay personas que ni siquiera están enteradas de esto por motivos estructurales, societales, etcétera. Nosotros, en parte, tenemos el privilegio del acceso a determinado tipo de información. Entonces, pido que hagan el mayor esfuerzo para proyectar las distintas situaciones que pueden generarse, no solamente en Montevideo, sino también en localidades de Canelones, Florida y Durazno, ciudades implicadas en este proyecto.

Quiero reafirmar lo que las compañeras han mencionado.

Interpretamos que, en algunos aspectos, hay vulneraciones de derechos humanos, relativos a la salud pública, a la propiedad, a la vivienda digna y ambientales. En este último se ha avanzado mucho en las últimas décadas; por lo menos desde los años ochenta hasta ahora, sobre todo en los enfoques de desarrollo sustentable. Sería deseable que las instituciones públicas asumieran con mayor rigor determinadas recomendaciones internacionales al respecto como, por ejemplo, las del informe Brundtland, a fin de considerar la decisión de políticas públicas, en obras públicas, en ordenamiento territorial, entre otras.

Entendemos que esta vulneración ya se está dando en estas etapas, pero también en los procesos implicados en la fase de obra y en la operativa.

Existe falta de garantías bien claras. Voy a mencionar algunos casos específicos porque me parece que ilustran ejemplos muy claros de la situación. Hay falta de garantía en los procedimientos, en las proyecciones, ante las repercusiones sonoras, la contaminación, aspectos vibratorios constantes para las personas que vivimos a escasos

metros de las vías. En mi caso vivo a 7 metros, medidos técnicamente. Tengo entendido que hay situaciones de menor distancia.

Este es un punto importante y sensible para nosotros porque se está tomando la decisión de ratificar un trazado ferroviario decimonónico, que fue creado en otra época, en un contexto urbano totalmente diferente al actual. Las ciudades se han expandido. Hemos desarrollado algunos aspectos de las ciudades -digo "hemos" refiriéndome a los uruguayos- con mucha desprolijidad, con falta de planeamiento urbano, con falta de organización territorial clara, no solamente en el caso de Montevideo, sino también en el de otras comunidades. La cuestión es que las vías férreas, tal como están ahora, se instalaron para una realidad y un contexto material y social de otro momento. Nos encontramos, como dijo la vecina, con algunos discursos naturalizados por parte de funcionarios y funcionarias públicas, y de representantes políticos que ofician en cargos de decisión en las instituciones el Estado. Se nos plantea que cuando accedimos a esas viviendas ya sabíamos que las vías estaban ahí. A mi entender, realmente, es un discurso que no visibiliza el avance de los derechos ambientales y naturaliza la vulneración al derecho a vivir en ciudades en donde se crearon estructuras ferroviarias de determinada manera y así quedaron. A joderse; ajo y agua. "Tú compraste una casa ahí, jodete". Entiendo que esa no es la respuesta que se debe dar a la gente. Por ejemplo, hace unos años parecía bien que una persona trabajara veinte horas. Hubo que legislar al respecto; se tuvieron que activar un montón de luces para darse cuenta de que había determinados procesos que estaban mal, que estaban naturalizados. Esto se tiene que visibilizar como una situación de vulneración en materia de derechos ambientales y de la calidad de vida de la gente. Por suerte, la calidad de vida es dinámica; la dignidad de las personas es dinámica. La calidad de vida de una persona que vive al lado de la vía en contextos sociales y culturales actuales no es la misma que la de principios del Siglo XX. Si la gente de antes no se quejaba porque pasaban cincuenta trenes es porque lo tenía naturalizado. A mí no me parece que sea digno vivir de esa manera. Los derechos ambientales han avanzado, tienen que avanzar, y el Estado no se puede quedar con viejas pautas, con viejas consignas, anclado en ese tipo de estructuras y sostenido totalmente a la materialidad existente. Realmente, eso me parece una cuestión muy preocupante como país; lo digo como ciudadano. Ese es un punto. Se ratifica un trazado de forma poco clara; se hicieron consultorías para decidir la desestimación del tratado alternativo, que en algún momento planteó el plan de ordenamiento territorial de la Intendencia de Montevideo, cuando estaba Mariano Arana. Lo volvieron a traer a colación los intendentes Orsi de Canelones y Daniel Martínez de Montevideo, el año pasado, obviamente, en una reunión que ellos tienen con representantes de la Presidencia, en particular con Tabaré Vázquez. Se desestima esa situación, basándose en algún informe técnico que establece que no sería viable, pero a nosotros no nos queda claro cuál es esa viabilidad. ¿Económicamente no es viable? No sabemos porque no tenemos acceso a esa consultoría. Ese informe no es público. Me parece que ese es un punto importante. Se debe tener acceso público a ese tipo de decisiones que son muy sensibles para la vida de la gente y un formato al cual toda la gente pueda acceder. Con esto me refiero a los diferentes soportes de la información; no puede estar colgada en webs institucionales así nomás o en formatos digitales exclusivamente porque todavía hay una brecha digital para un montón de personas lo cual no les permite acceder a la información; eso hay que considerarlo. Todas las personas que estamos acá tenemos el privilegio de acceder a determinado tipo de información; sabemos descargar un *pdf* y buscar en una página web; no tenemos problema porque hemos tenido el privilegio de acceder a educación y a determinado tipo de herramientas que nos permiten hacerlo. Pero este informe lo desconocemos, lo que, obviamente, es parte de una decisión política. Nos gustaría acceder a él, que sea público, porque ahí se determina la decisión de ratificar el trazado.

Obviamente, uno hace conjeturas, como qué pasará en las zonas rurales. Bueno, ahí se van a complicar con los predios rurales. ¡Qué tema! Sí, pero también hay que ver la vida de la gente que vive en las ciudades. No quiero hablar desde un punto de vista urbano-céntrico; también quiero tener un poco de empatía con la situación de zonas rurales. En este caso hay una clara realidad: existe un proyecto que establece que se atraviesen ciudades enteras, no contemplando los cuidados que se necesitan para ello.

Otro punto del que nos hemos percatado en base a la tenacidad que hemos tenido de indagar en información es que existe una falta de normativa en lo que tiene que ver con sistemas ferroviarios en el Uruguay; quedó caduca. No existe una normativa que establezca las distancias óptimas, lógicas y seguras en zonas urbanas. Existe el Código Rural, como mencionó la compañera, que establece distancias en las zonas rurales; estamos hablando de 20, 22 metros. En las zonas rurales no existe y la decisión que se toma arbitrariamente para este proyecto son las distancias que existen en base a las propiedades que tiene AFE. Sabemos que a lo largo de la historia se han venido acumulando determinado tipo de situaciones perjudiciales urbanísticamente; entonces, se está ratificando algo que está mal. Hay una oportunidad histórica para reflotar el sistema ferroviario. Ninguno de nosotros está en contra del tren; por el contrario, nos parece que es un excelente medio de transporte y que es necesario para el desarrollo del país, pero para un desarrollo sustentable. El tren es fundamental, pero no cualquiera ni a toda costa. Me parece que de esta forma no se están contemplando la calidad de vida de la gente ni los aspectos que están en juego.

Creo que esto también es una exigencia para ustedes como Comisión. Acá hay una falta de normativa. En Uruguay tenemos una larga historia institucional de mirar cómo hacen las cosas los países de Europa y de cómo se hace en Norteamérica; hemos mirado cosas lamentables. Podríamos mirar las cosas que están bien, como esta, por ejemplo. Miren los sistemas ferroviarios en Europa, miren las distancias que establecen en sus normativas: veinte, cincuenta metros de distancia de las casas. Esas cosas sí sirven de Europa para nosotros. No quiero pensar que hay una acción racional maquiavélica detrás; lo que pienso es que hay un descuido, que no se está visibilizando y que hay una necesidad imperativa de ratificar este trazado. Yo tengo mi posición de por qué son esos apuros -ustedes tendrán su punto de vista- : para garantizar que se instale una planta en el Río Negro. Luego, podemos tener diferentes opiniones al respecto como si va a generar o no empleo en una zona deprimida. Lo podemos discutir. Pero yo tengo una posición clara y contraria al asunto, que fui construyendo en base al acercamiento a este tipo de información. Antes tenía otra posición que cambió debido a la forma como se han tratado las cosas y a los intereses corporativos y de los grupos políticos en el asunto; los ciudadanos de a pie quedamos entrampados en el asunto.

La normativa ferroviaria está caduca. ¿No hay interés en actualizarla? ¿No hay interés de rever este trazado? ¿Se va a ratificar como está? En la zona de Capurro vamos a tener una trinchera, pero hay otras zonas que no la van a tener y el tren va a pasar a nivel de la casa, y a las distancias mencionadas. Allí hay una gran labor, ya sea de ustedes o de las personas que representen estas comisiones; que no ocupen esos lugares de decisión es fundamental.

Con respecto a la participación ciudadana, decir que acá hubo acceso a la información es tergiversar la realidad porque no hubo mecanismos reales en los que los vecinos estuviéramos implicados de forma directa y eso que somos los que estaremos sometidos a determinado tipo de situaciones de por vida con nuestras viviendas. Por lo menos, nos tendría que haber llegado una carta por debajo de la puerta que nos dijera: "Mirá que se va a hacer esto; si querés informarte más vení y te explicamos mejor". No fue así. Yo me fui enterando por el diaro *El País*, por *El Observador*, por *La Diaria,* por

medios de comunicación digitales. Yo tengo el hábito de hacerlo todos los días, pero la gente que no puede hacerlo o no se le ocurre no accede a la información. Si cuelgan en la página web de la Dinama, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, bárbaro, pero hay gente que no puede acceder por diferentes motivos, no porque no tenga ganas, sino porque no puede. No piensen que ahora que tenemos acceso a la tecnología de la información todo el mundo accede a ella; no es así. La información importante para la vida de la gente tiene que manejarse por otro tipo de canales, por otro tipo de soportes. Me parece que estos procedimientos no fueron adecuados en el marco de este proyecto.

Como mencionó la compañera, se realizaron convocatorias a través de Twitter para reuniones en el barrio. Yo no tengo Twitter. Me enteré porque un vecino me mandó una captura de pantalla por wasap. La verdad es que me parece ilógico que se dé una situación de este tipo, con la sensibilidad que supone este tipo de movilizaciones para la gente; no son solamente ladrillos con pórtland; son historias de vida, gente que hace varias generaciones que vive allí. Tenemos sentido de pertenencia por nuestros barrios y un montón de aspectos que nos atan emocionalmente a esos lugares. Entonces, la falta de consulta, la falta de consideración, la falta de información clara, para nosotros es un atropello.

Yo me considero un referente barrial por mi actividad social, artística, por la militancia que hago hace años por los derechos humanos, y a mí nadie me fue a consultar nada, y vivo a siete metros de la vía. Lo mismo debería haber sucedido con algunos vecinos de mi cuadra. Además, se trata de una cuadra a la que refieren especialmente los informes de la Dinama -las cuadras de Uruguayana y Capurro-, por las características que tiene, porque se va a hacer una trinchera, por las emisiones de gases que se están estipulando en base a los sistemas de monitoreo que se proyectan, que son preocupantes, porque hay una determinación de la Categoría C, que enmarca todo este proyecto. Entiendo técnicamente las cuestiones de elaborar una muestra, etcétera, porque tengo formación en sociología, pero hay formas de representación que no pueden ser aleatorias, hay que tomar casos concretos y contemplar situaciones específicas; de lo contrario, estamos descuidando realidades. El Estado tiene la información, los mapas, las instancias; tiene toda la documentación necesaria para ver esas cosas. Nosotros, los vecinos de a pie, que tenemos que salir como locos a buscarla, no la tenemos.

Retomo lo que dijo la compañera en cuanto a que las medidas de mitigación que están propuestas en este proyecto son una tergiversación de su utilización porque un sistema de monitoreo no es una medida de mitigación. El sistema de monitoreo es un proceso que se establece para hacer determinadas observaciones sobre procedimientos, sobre mediciones. Un sistema de monitoreo no es una mitigación. Por ejemplo, la toma de decisiones de mitigación ante las vibraciones, la acústica y la contaminación del aire no pasa por que se instale un sistema de monitoreo. Un sistema de monitoreo a mí no me garantiza nada. Yo quiero soluciones concretas y reales a problemas reales. El sistema de monitoreo es un medio para poder tomar decisiones, pero no es el fin. No me da una solución en materia de salud. Lo mismo ocurre con lo propuesto en cuanto a que en algunas zonas se va reducir la velocidad de los trenes de gran porte. Se menciona que estos trenes pasarían si la planta decidiera instalarse. Se trata de trenes de siete cuadras, de veintidós toneladas y media por eje, con velocidades promedio de 80 kilómetros por hora. Hay planteos en el proyecto que presenta Dinama que dicen que una de las medidas de mitigación es la reducción de la velocidad. Pero eso tampoco es una medida de mitigación porque no está garantizada la reducción de velocidad, ya que el contrato del que habla el ROU- UPM establece que la empresa le dice al Estado: "A mí no me pueden exigir la cantidad de circulación de productos". Incluso -ustedes habrá leído ese documento; espero que sí porque son representantes políticos directos, vinculados a

estos temas-, en algunos puntos dice que el Estado no puede establecer limitaciones a la circulación, a la velocidad. Incluso hay una cuestión un poco complicada con el tema de que si se demora determinado tiempo la circulación de los trenes, hay determinado tipo de impuestos que la empresa no se ve obligada a pagar. Todo eso forma parte de la lógica economicista de la vida. Entonces, tanto el Estado como la empresa, van a querer optimizar, porque nosotros vivimos en una sociedad que optimiza los recursos. Por lo tanto, ningún tipo de actor involucrado me da garantías.

SEÑORA BORLOZ (Yanina).- Voy a ser muy breve, porque los tres compañeros que hablaron se han referido a la mayoría de los temas. Precisamente son los representantes y estas comisiones las que deben estar estudiando e investigando asuntos que nos afectan a todos de una manera u otra.

En el contrato mencionado -ustedes estarán al tanto- no solo se establece un proyecto ferroviario; se establece un proyecto portuario y vial.

¿Por qué me refiero a todo esto? Porque implica una transformación territorial sin antecedentes en nuestro país y suponemos que esta Comisión y los especialistas harán un análisis serio de los puntos 3.3 y 3.4 del contrato en los que se establecen las libertades, las obligaciones y los permisos especiales que Uruguay deberá otorgar, no solo para los trenes, sino también para camiones tritrenes de 3 metros de largo, que actualmente no tienen habilitación para circular por rutas nacionales, caminos vecinales y departamentales. No solo se trata del destrozo que se va a producir en el suelo, sino que hay que tener en cuenta lo que sucede con las comunidades que viven y sienten en torno a la vía y a la calle.

En este grupo hay integrantes que trabajan en distintas áreas; por ejemplo, hay una abogada, un economista y un sociólogo, pero no es necesario ser especialista, porque tanto el acceso a la información como la participación debe estar garantizado por la ley, porque esto es una república y no una monarquía. La información tiene que estar al alcance de toda la población, a través de vías accesibles, como establece el Decreto N° 349/05, que dice que tiene que haber una redacción adecuada para que la información esté a disposición de todos.

Por otra parte, quiero aclarar algo que compete a esta Comisión. Existe ausencia normativa y para que esto no suceda habrá que legislar o adecuar las normas. Hay ausencia de normas de seguridad que garanticen las distancias de acuerdo con las condiciones y el contexto actual. Se menciona lo que establece el Código Rural en cuanto a los 20 metros, pero hay que tener en cuenta que en la época en que se redactó esa norma no existían estos trenes, esta tecnología, esta carga y la realidad urbana de las ciudades. Todos sabemos lo que significa el tránsito y los embotellamientos que se producen. La obra que se va a realizar va a implicar desvíos y cortes de calles.

Nosotros nos referimos a las afectaciones inmediatas. Vivo en Sayago, a 8 metros de la vía y mi casa tiembla cuando pasan los trenes largos de Ancap y no cuando pasan los de pasajeros. Si se tratara de un proyecto en beneficio de la población y de la carga nacional para disponer de un transporte digno y accesible, no sería categoría C. Si se tratara de un proyecto de reacondicionamiento y restauración del patrimonio histórico ferroviario nacional, del que todos nosotros somos defensores por todo lo que implica, no sería categoría C. Han salido a mentirnos en la cara y a engañar a la gente porque lo que se está haciendo es manipular a las personas, usando recursos públicos que son del Estado, por ejemplo, para realizar un concierto de la Sinfónica del Sodre en la Estación Central y la convocatoria a audiencia pública para promocionar una obra recientemente inaugurada. O sea que se está haciendo un manejo de la información con objetivos que no tienen absolutamente nada que ver con el cumplimiento de la ley y con garantizar la

participación ciudadana. Quiero dejar esto claro. Es un asunto muy extenso y habría que hacer un análisis de cómo se están utilizando los recursos públicos, porque si esos recursos existen, habría que ver para qué se disponen.

El censo citado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas indica que hay más de 35.000 personas en las áreas de influencia directa, que van a ser afectadas y que no tienen idea de lo que va a pasar en su barrio, en su frente, en su fondo o en sus vidas. Además, van a ser atravesados cinco departamentos, en los que viven aproximadamente 2.000.000 de los 3.000.000 de habitantes que tiene el país. Yo me pregunto si nadie está enterado, si no se brinda información a la ciudadanía y si no participa ningún partido político. Realmente, estamos muy preocupados por la democracia, de la que somos defensores. Aclaro que cada vez que nosotros pedimos información -tenemos que estar atrás de los datos y eso nos está chupando la vida-, parece que estamos pidiendo un favor al ministro, a los políticos o a la intendencia y nos pasan de acá para allá burlándose de nosotros. Esto no se trata solo de derechos, sino de deberes que tenemos como ciudadanos por vivir en un Estado democrático. Pido disculpas por hablar con este nivel de enojo e indignación, pero nosotros tenemos mucha responsabilidad estando acá porque hay un sector de la población que ignora lo que está sucediendo.

Ahora estamos asistiendo a la instancia de puesta de manifiesto, que cierra el 18. No entendemos cómo van a hacer para el 21 tener respuesta a todo lo que la gente va a preguntar, si es que esperan que la gente participe, porque se ha hecho todo para que no lo haga. Para poder participar y decidir realmente, hay que contar con la información y no solo con propaganda. Necesitamos información sobre afectaciones, con estudios claros. Los informes presentan contradicciones en sí mismos y, además, con las declaraciones públicas del ministro, etcétera. Es una demencia lo que está sucediendo y alguien tiene que ponerle un freno. Las contradicciones refieren a impactos y eso es irreversible. Si esto se desarrolla del modo en que se pretende, no tiene vuelta atrás y el país va a quedar dividido en dos, cercado entre este y oeste, con poblaciones aisladas que sí o sí van a tener que cruzar las vías para acceder a los servicios de salud o de educación.

Además, se habla de los puestos de trabajo y nos preguntamos si se hizo una evaluación comparativa, por ejemplo, de los centros comerciales que funcionan en torno a la vía en los pueblos

Ahora estamos asistiendo a las supuestas instancias de participación ciudadana, que en realidad son propaganda de otros asuntos; la gente no cuenta con la información. Lo que está disponible es un resumen de un informe de impacto ambiental y pido a los legisladores que hagan el esfuerzo de intentar acceder a ese informe como cualquier ciudadano de a pie y traten de comprenderlo. Cuando queremos saber qué pasa con las vibraciones, con el ruido, con los cortes de calles, con los pasos a nivel o con la movilidad de la gente que no tiene posibilidad de trasladarse con autonomía, las respuestas no existen. En esta época que tanto se habla de inclusión, no sabemos qué va a pasar. Es hipócrita hablar de participación y no dar información. Nosotros, además de estar acá planteando los casos particulares de cada uno, estamos denunciando un abuso.

El informe ambiental tiene 115 páginas en las que se remite a otros informes, lo que hace un total de 1663 páginas. A eso se llama acceso a la información.

SEÑORA MAZZUCHELLI (Isabel).- Vivo en Francisco Gómez y Uruguayana. En la esquina de mi casa se va a hacer una trinchera de 8 metros o 9 metros, según nos dijeron los ingenieros. Fueron a casa a explicarnos más o menos lo que iban a hacer e inspeccionaron la parte que les interesa para expropiar. Voy a quedar a 6 metros o 7 metros del eje de la vía. Cuando pregunté qué iba a pasar con mi vivienda después de que hicieran las perforaciones, me dijeron que no sabían porque se trata de algo inédito

para Uruguay y que no podían decirme si iba a haber problemas y si se iban a afectar los cimientos. Desde ese momento no he podido vivir tranquila porque me van a sacar parte de un apartamentito, que clasificaron como galpón, porque estaban amontonadas las cosas de un sobrino que se iba a ir a vivir ahí. Lo peor fue que cuando fuimos a la reunión con el ministro y preguntamos qué iba a pasar si se caía una pared, nos dijeron que las empresas tenían seguro y que eso iba a cubrir los gastos. O sea que no importa si se nos cae una pared encima y nos morimos. Me tengo que quedar tranquila porque la empresa va a pagarle un seguro a mi familia. Imagínense en qué estado quedamos.

Tengo una hija discapacitada que ingresa a la casa por el costado del que me van a sacar un pedazo porque es el lugar más adecuado debido a sus problemas para movilizarse. Además, elegí esa casa para que mi hija pudiera caminar libre, porque es una vivienda totalmente plana con jardín, en la que no hay escaleras ni escalones que la perjudiquen. Sin embargo, ahora no sé qué va a pasar con mi casa. Me acabo de jubilar y esa es la casa que siempre soñé para vivir, en la que siento los pájaros cantar, etcétera. Todo eso se va a terminar en el momento en que comience la obra. Me tendría que aguantar si la obra fuera para mejorar el transporte de pasajeros y de carga para nuestro país, pero sé que no es así.

Esto es lo que puedo aportar como vecina, porque no tengo ningún título.

Además, quiero agregar que tengo una vecina que tiene más de setenta años, que tiene un problema grande de cadera; tiene una bacteria que no permite que se le realice cirugía. Esa señora está sola, es inquilina y hace cuarenta años que vive en la misma casa, y ahora la quieren echar. Cuando le pregunto a los abogados me responden que tendrían que darle el desalojo; después se la puede defender. ¿Cómo vamos a esperar que pase eso para defender a una persona que tiene su vivienda, que está tranquila y ni siquiera sabe lo que va a pasar? Al lado de esa señora, vive otra señora con su hijito que es autista y le va a pasar lo mismo. Esa señora no sabía absolutamente nada porque solo le dijeron que iban a hacer unas obras para arreglar las vías del tren. Es decir que la información fue manejada tremendamente mal. Cuando nos encontramos con los vecinos en el supermercado o en el almacén y les contamos lo que está pasando nos dicen: "No; eso es para bien del país. Vos le querés poner freno a la movilidad". Lo que pasa es que no les explicaron lo que va a pasar a partir del momento en que empiece a hacerse la obra. La información ha sido tremendamente mal utilizada ex profeso y eso es lo más triste. No fue mal utilizada por equivocación, sino a propósito para que la gente no supiera y no se movilizara.

No tengo mucho más para decir.

¿Saben lo que me contestó el ministro el día de la reunión? Que iba a haber un teléfono para comunicarnos. ¿Saben cuántas veces la vía del tren se queda frenada y suena continuamente la chicharra? Todos los vecinos llamamos y nadie nos atiende o nos dicen que a ellos no les corresponde o que van a ver qué hacen. No puede ser que un teléfono sea lo que nos una con una obra de ese porte. Me parece que nos están tomando el pelo y por eso acudimos a este ámbito, para que sepan lo que nos pasa. Hay personas que fueron a la reunión y dicen que no pueden dormir desde que supieron lo que va a pasar, porque no saben qué van a hacer, ya que no tienen los medios para irse a otro lado.

Pido disculpas por ser tan simple; quizás esto no es lo que los legisladores esperaban, pero es lo que siento y lo que me desespera al igual que a un montón de uruguayos, que tenemos derecho a la vivienda, al aire limpio y sano, y a que nuestros gobernantes nos digan la verdad y piensen por nosotros, y no solamente por las cuestiones que tienen que ver con el bolsillo. Perdonen mi franqueza.

SEÑOR ASTRALDI (Antonio).- Pertenezco al Centro Comercial e Industrial de Colón y Zonas Adyacentes, pero vengo en representación de la Asociación Comercial del Uruguay, que nuclea a todos los centros comerciales que están afectados por el proyecto de trazado de la vía férrea.

Para no ser reiterativo, hago mías las expresiones de quienes me antecedieron en el uso de la palabra porque han expresado la realidad y la preocupación que tenemos. Voy a tratar de sumar algo diferente, que tiene que ver con la realidad actual.

La sede social del centro comercial está a 5,5 metros de la vía sobre la avenida Garzón, que es un lugar en el que todas las propiedades están ubicadas entre 5 metros y 8 metros de la vía. Hace años que venimos padeciendo los problemas de la vía porque tenemos inconvenientes con la humedad, las inundaciones y las rajaduras. Hemos convocado el directorio de AFE, cuyos integrantes concurrieron al lugar y apreciaron los problemas. Nos dieron la razón, pero nos dijeron que no podían hacer nada. Nuestra preocupación es que si hoy tenemos esta realidad, qué va a pasar cuando se vayan sumando más problemas. Esto es demencial.

A nosotros nos sorprendió el hecho de que una persona de la consultora LARC llegara a nuestra sede social a hacer una encuesta, con preguntas que no podíamos responder por la falta de información que teníamos. Le pedí que nos dejara material para contestar después, pero me dijo que tenía orden del Ministerio de no dejar material y solo podía llevarse las respuestas a las preguntas. Le dije que era imposible que las pudiéramos responder. Entonces, unos meses después nos convocaron a una reunión en el Centro Cívico Metropolitano, donde está la terminal de Colón y fue peor todavía. Había entre 35 y 40 personas, y el único privado era yo, los demás eran todos dependientes o estaban vinculados a la Intendencia de Montevideo. Las preguntas había que hacerlas poniendo papelitos en un dibujo de la vía, indicando lo que había que tener en cuenta. Fue lo único que hicieron.

Creo que se ha hecho un manejo totalmente irresponsable. La sociedad desconoce qué se va a hacer. Vinimos acá para que los legisladores tomen este asunto con la seriedad que requiere y paren la idea de iniciar las obras en enero, porque es algo demencial. Además, esto no solamente ocurre en Montevideo. A mí me preocupa la zona de influencia donde va a estar instalada la planta, que está muy cerca del agua potable y del acuífero Guaraní. No sé si hay otra intencionalidad que todavía no avizoramos y que capaz es mucho más grave de lo que estamos pensando.

Creo que hay que parar este tema. Con todo respeto, la obligación es de ustedes, los políticos. Estamos viviendo un problema social y ustedes van a tener que tomar en sus manos la solución.

No voy a ser extenso para dar espacio a otras personas. Reitero que me sumo a todo lo hablado por mis antecesores y esperamos una verdadera respuesta de ustedes, que se comprometan con la ciudadanía para que esto no tome ni siquiera la iniciativa en enero de dar el puntapié inicial.

Esperamos respuesta de ustedes y que no caiga esto en saco roto.

SEÑORA OLIVERA (Blanca).- Soy de Sarandí Grande, que es la segunda ciudad del departamento, con alrededor de 7.300 personas.

En este momento, estoy representando a 1.400 personas que firmaron para que la vía fuera sacada de la ciudad. Literalmente, la vía nos divide en dos. Además, en la zona donde vivo quedamos encerrados porque, en mi caso, para venir a Montevideo tengo que cruzar la vía. Allí también están las dos sociedades médicas -que, sí o sí, para un

traslado de urgencia, tienen que cruzar la vía para tomar la Ruta N° 5-, la iglesia, una escuela, el único jardín de infantes que hay en la ciudad, una escuela especial para diferentes capacidades, un club y un CAIF. A su vez, del otro lado de la vía tenemos el hospital, el liceo, una escuela, el banco, el Municipio, la comisaría y el ómnibus

Ustedes comprenderán la preocupación que todos tenemos. Esas 1.400 firmas fueron entregadas, el día 8 de agosto, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a la Dinama, a UPM y a la Unión Ferroviaria para que se hiciera un nuevo trazado, para que la vía fuera sacada de la ciudad.

Realmente, estamos muy preocupados. Nos sentimos como si tuviéramos el muro de Berlín, con la ciudad dividida, y no puede ser. Se habló de puentes peatonales para poder pasar para el otro lado, pero es una ciudad de mucha gente mayor; en mi caso, dentro de unos años también tendría que usar ese puente. Es ilógico que en una ciudad del interior, donde vivimos tranquilamente, donde la mayoría de las personas son grandes, tengamos que cruzar un puente para ir al hospital. No es así. Es un atropello lo que está haciendo el gobierno con nosotros en todo el recorrido de la vía ferroviaria. Además, nos lo han impuesto y nos hemos tenido que callar la boca, pero no es así. Como ciudadanos, tenemos derecho a pedir, a exigir, así como ellos nos dicen que la vía va a pasar por allí, que van a circular quince o veinticuatro trenes por día y nos imponen todo lo que estamos planteando. No es así; nosotros tenemos derechos y los estamos reclamando.

Como verán, la ciudad de Sarandí Grande -a pesar de que otras también tienen sus impactos- fue la que tomó la iniciativa de juntar firmas gracias al Club de Leones, a los rotarios, al Club de Abuelos, a la comisión de usuarios del hospital y a otros clubes también. La vía nos va a afectar totalmente. Además, Sarandí Grande es la capital del raíd hípico -allí se hacen cuatro de ellos-, lo que significa una fuente laboral, y en eso también se verá afectada.

Entonces, del lado que se mire, el impacto de la vía nos afecta. Me sumo a todas las palabras de los compañeros en cuanto al impacto sonoro y a la contaminación del medio ambiente. Todo nos va a afectar porque la estación del tren quedó en el medio de la ciudad en la medida en que se fue formando.

Como nuestros representantes políticos, creo que tienen la obligación de darnos una mano -están acá porque los votamos, por lo que son la voz de todos los que estamos hoy acá- y de estudiar realmente el contrato de la multinacional UPM con el gobierno porque desde donde se mire está horrible desde el punto de vista medioambiental.

En este momento, no hay gente de San Gregorio, pero sabemos que también se están movilizando ya que su playa quedará bajo agua. Además, se van a expropiar 10.000 hectáreas de campo para subir la cota a 81 metros, y eso no puede ser. No podemos permitir que eso pase en nuestro país.

En definitiva, están esas firmas en el Ministerio; me gustaría que las buscaran porque están ahí. Nosotros pedimos que se hiciera un nuevo trazado de la vía para sacar a Sarandí Grande del impacto que va a tener.

A aquel que guste y pueda le pido que vaya a Sarandí Grande para ver que realmente estamos partidos en dos por el tren y que vamos a quedar amurallados. Nos dijeron que van a poner un tejido de 1,80 metros de cada lado de la vía, siendo que el centro de la ciudad queda dispuesto de manera paralela. Creo que hay que ponerse un poco en nuestro lugar e imaginarse todo lo que nos puede llegar a pasar.

Estamos golpeando puertas; queremos ser escuchados, pero también que se lleven a cabo acciones.

Muchas gracias a todos.

SEÑORA GÓMEZ (Sonia).- Todo esto que estamos planteando fue porque algunos tuvimos acceso a la información. Hay personas, que también colaboraron, que tuvieron más acceso que otras que de repente no pudimos acceder a un *link*.

Les vamos a dejar un compendio de información que les puede simplificar la búsqueda, porque tenemos urgencia. Aparte de todo lo que se está planteando -comparto lo que dice Isabel-, estamos angustiados.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Agradecemos la presencia de los vecinos de Sayago, Capurro, Colón y Sarandí Grande, y la información que nos están dando en esta reunión.

Me gustaría saber si en este proceso que vienen llevando a cabo han tenido contacto con las intendencias involucradas donde atraviesa la vía y qué respuesta tuvieron.

También me gustaría conocer si en todos estos reclamos, en algún caso, tuvieron alguna respuesta concreta de los organismos involucrados o más información acerca de los riesgos que están planteando. Percibimos que tienen bastante clara la posible afectación a sus viviendas desde los distintos aspectos -ambiental, sonoros, constructivos- por la construcción de las trincheras, por la vía, y en el caso de Sarandí Grande, por la posible división que puede afectar a la ciudad.

SEÑORA BORLOZ (Yanina).- Varios de nosotros enviamos solicitudes de información a la Intendencia de Montevideo -amparados en la Ley de Acceso a la Información Pública; es parte del incumplimiento- y las respuestas fueron que no tiene competencia.

En cuanto al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al día de hoy no brindó respuesta a las preguntas realizadas y el plazo ya fue cumplido. Digo esto porque allí también hay un incumplimiento de la Ley.

Más allá de eso, asistimos al Instituto Nacional de Derechos Humanos -donde hay un expediente abierto-, que ha recibido alrededor de cuarenta y cinco mails con selecciones de documentos; allí se ha actualizado permanentemente todo lo que va ocurriendo y todas las gestiones que venimos desarrollando.

A raíz de esa instancia, el propio Instituto nos puso en contacto con la Defensoría del Vecino de la Intendencia de Montevideo y allí asistimos aproximadamente diez u once familias. En esa instancia, hicimos nuestro planteo, presentamos una carta -figura en la carpeta para que la valoren- y recientemente ante una nueva solicitud, tanto al Instituto como a Defensoría, para conocer cuál es la posición respecto a este tema y cuáles han sido las gestiones, Ana Agostino nos planteó que la documentación y la carta habían sido entregadas al intendente Daniel Martínez y a Ordenamiento Territorial de la Intendencia

Eso es lo que sabemos hasta el momento. El intendente de Montevideo y la división Ordenamiento Territorial de la Intendencia cuentan con el planteo, pero no hemos tenido ningún tipo de respuesta.

SEÑORA OLIVERA (Blanca).- En mi caso, se le presentó el tema del nuevo trazado de la vía en Sarandí Grande a la Intendencia de Florida, pero no recibimos ninguna respuesta del señor intendente. También lo hicimos en la Junta Departamental en tres instancias, pero tampoco la obtuvimos.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- En primer lugar, me gustaría saber cómo se nuclea el colectivo de ustedes para tener mayor representatividad, es decir, cómo se junta gente de Sarandí Grande con gente de Montevideo. Yo soy de Canelones y también estamos trabajando en el tema porque afecta mucho a la zona de La Paz, Las Piedras, 18 de Mayo; tenemos las mismas inquietudes que ustedes.

En segundo término, desearía conocer si le pidieron a la Institución Nacional de Derechos Humanos que se manifestara al respecto o, simplemente, la consultaron sobre caminos o vías de acción. En caso afírmativo, me gustaría saber si eso está en proceso. Digo esto porque hay una definición reciente con relación a una obra que tiene que ver con un puerto que se planificaba aquí en Montevideo, en la cual está involucrado el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en la que -claramente- la Institución se manifestó con mucha firmeza. Entiendo yo -es personal- que eso tuvo mucho que ver con que se discontinuara el proyecto.

En tercer lugar, me gustaría saber cuál es la aspiración de ustedes en concreto: si es que no se realice la obra, encontrar respuestas más claras y mejorar los mecanismos de comunicación o establecer desde el Ministerio y autoridades competentes una mayor certeza que hoy, evidentemente, no tienen. Es decir, mantener el proyecto, pero teniendo claridad sobre algunos puntos.

SEÑORA BORLOZ (Yanina).- Con relación a la Institución Nacional de Derechos Humanos, no recuerdo la fecha exacta en la que nos presentamos. En esa oportunidad, fuimos alrededor de trece o catorce familias y, a partir de entonces, el tema está en tratamiento del equipo 2 de denuncias, integrado por un abogado, una asistente social o psicóloga y un sociólogo. Durante todo este tiempo, fuimos enviando información a ese equipo -es dinámico; permanentemente van surgiendo datos, incumplimientos, irregularidades- y el Instituto iba a desarrollar una investigación con el insumo: por un lado, con las situaciones, las experiencias, parte de los planteos que aquí se realizaron, con documentos -o sea, lo que está disponible para conocer este proyecto- ; por otro, con relación al cumplimiento de la normativa que nos rige y a la Constitución de la República, en cuanto a derechos y vulneración de derechos.

A partir de eso, los plazos se han extendido y se están manejando tiempos que no condicen con los anuncios que el ministro está dando, que el jueves salió a decir que las obras empiezan en el mes de enero. Entonces, volvimos a realizar una denuncia solicitando a la Institución que se expida y estamos a la espera de un par de días; si no tenemos respuesta, eso se realizará directamente en el Directorio. En eso estamos.

SEÑORA GÓMEZ (Sonia).- Con relación a cómo nos organizamos, lo hacemos tomando conocimiento. Un día vino alguien a medir y porque el Ministerio de Transporte y Obras Públicas era el que estaba trasladando a esa gente, le preguntamos de qué se trataba el proyecto, lo miramos, le planteamos qué iba a pasar y nos dieron un teléfono. Entonces, nos atendió una psicóloga que nos dijo que hacía un año y pico que estaba contratada -nos lo dijo personalmente y es una cuestión de dominio público; se habló con ella inclusive en Capurro- para darle información.

A esa funcionaria contratada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se le solicitó varias veces que se hiciera una reunión por el derecho a la información -Sayago nunca tuvo una reunión- y la única respuesta, en algún caso, a una pregunta puntual fue que ese padrón no estaba para expropiar, como si la expropiación fuera en este caso la solución. Además, a la expropiación también hay que analizarla desde el punto de vista de los derechos humanos porque es un despojo; no todo el mundo quiere que lo expropien; uno tiene su lugar de pertenencia, por algo vivimos allí.

Entonces, ¿qué fuimos haciendo? Repartimos unos volantes -algunos se enteraron, otros no- y algunas personas nos empezamos a comunicar. Hicimos una reunión de vecinos, nos comunicamos con Capurro; así de sencilla y de llana es nuestra organización. Además, por los conocidos y por el WhatsApp, intentamos llegar a gente de La Paz -le hemos mandado cosas-, pero es una línea muy larga.

Yo quiero decir una cosa que acá no se planteó: el área afectada de impacto directo, más allá del tema urbano, que es tremendo, es de cinco manzanas que acompañan la vía, cuando el tren está transitando -esa es la información oficial-, y de diez manzanas cuando esté en obra; no hay prevista ninguna situación de contingencia. Quiero aclarar que no tenemos organización política ni social, porque siempre nos preguntan si somos oficialistas, contraoficialistas, blancos o colorados, si somos esto o somos lo otro. Cualquiera lo puede corroborar. Tenemos un Facebook, que se ha ido ampliando, al que subimos información. Esa es nuestra organización, o desorganización, como le quieran llamar.

(Hilaridad)

SEÑORA LANDABERRY (María Victoria).- Todo ha sido muy informal. Yo me enteré de lo que estaba pasando por vecinos que vinieron a golpearme la puerta. En ese momento, surgió lo de la reunión del Fénix. Tenemos como cuarenta grupos de WhatsApp. Esa es la forma; es bastante complicado organizarse así, pero es lo que podemos hacer.

No me animo a hablar por todos, porque no conozco a las treinta y cinco mil personas afectadas directamente por el proyecto, pero voy a decir cuál es mi aspiración respecto a esto.

Entiendo que cualquier país que quiera progresar, desarrollarse, etcétera, necesita un sistema ferroviario que funcione. Evidentemente, el que tenemos hoy en día no está en esas condiciones, pero la reactivación que está planteada no es la mejor.

Mi reclamo es que si se van a hacer las cosas se hagan bien. Es decir, si hay distancias pensadas por el tema seguridad, que se respeten, que se tomen las medidas que se tengan que tomar, independientemente de que a nadie le da felicidad despertar un día y saber que se tiene que ir de su casa. Quisiera saber si me tengo que ir para no quedar expuesta a emisiones de NO_2 por encima del estándar, si las vibraciones no van a estar mitigadas, si no voy a tener garantías de qué va a pasar con mi vivienda, es decir, si se va a caer, si pagarían el seguro, y a quién se lo pagarían. Repito: no puedo hablar por todos. Quiero que se me dé la información que se me tiene que dar, que se me den las instancias para reclamar y que cuando haga las preguntas, reciba respuestas. Hasta ahora no he recibido ninguna; solo la prórroga. No sé qué va a pasar ahora en la audiencia pública, pero, repito, sospecho que no van a tener las respuestas como no las tuvieron antes. Eso es lo que se está pidiendo: que nos traten como personas, porque es nuestra vida, son nuestras viviendas. Para muchos es todo lo que tenemos. Lo que pedimos es que no se trate con esta desprolijidad, que alguien se haga responsable y que se nos den garantías de salud, de seguridad y de derechos fundamentales ¿Tenemos que esperar que suceda una tragedia para tomar una acción? Me parece que no, que podemos prevenir. Ya se conoce la realidad.

SEÑORA BORLOZ (Yanina).- ¿Cuáles son nuestras reivindicaciones? Primero, que se desarrolle el proyecto respetando la Constitución de la República, cumpliendo con la normativa que lo regula. Existe la Ley de Protección Ambiental. Se debe cumplir principio a principio. ¿Para qué existe una Constitución? Para garantizar tanto la convivencia como la integridad de los habitantes.

La Dinama no da respuestas. ¿Qué ocurriría ante fallas del sistema de señalización centralizado? ¿Qué ocurriría si descarrila un tren? Estos trenes van a viajar con celulosa y productos químicos. Esos productos son tóxicos. ¿Qué pasa si existe un derrame? Esos planes de prevención no están presentados. Se anuncia el inicio de una obra y se plantean estas instancias participativas sin que exista un plan de riesgo definido. Esto deriva a planes que se desarrollarán con posterioridad. Se plantean estas medidas mitigatorias que en realidad no lo son, porque solucionar no es medir. Es como que el médico -lo hemos planteado así para que la gente lo entienda- te recete un termómetro si tenés fiebre. ¿Qué hago? ¿Me lo como? Disculpen, pero así está planteado. Entendemos que un error tan grande no puede estar rigiendo a seguridad de un proyecto.

Antes fallas, riesgos, accidentes, choques, descarrilamiento no están definidos los planes. El plan de gestión ambiental de operaciones no está definido. Digo esto porque las respuestas siempre son ir hacia ese plan, y ese plan, al momento, no existe. El plan de prevención de riesgos no existe; el plan de gestión ambiental de construcción tampoco existe. No solo nos tenemos que estar refiriendo al tema de la fase operativa. Se estima que la fase de operaciones será de tres años. Sabemos, porque vivimos en Uruguay, que no van a ser tres años. No sé cuánto llevó el corredor Garzón, cuánto lleva la obra de un edificio. Imagínense esto que son 273 kilómetros: desde el puerto de Montevideo hasta Paso de los Toros. Son muchos años con las ciudades cortadas, los pueblos cortados, pasando por bosques nativos, por cuencas y también por patrimonios arqueológicos. Es tan inmenso esto que no podemos abarcar todo.

Si ninguno de esos planes ni la previsión ni la normativa existen, serán las empresas, o sea el consorcio vía central, el encargado de velar por nuestra seguridad y por la del ambiente. Una de las empresas, que tiene el 40% de las acciones, llamada Sacyr -es una empresa española; es la mayorista, no demasiado nombrada en relación a este proyecto- tiene un prontuario delictivo por incumplimiento y fraude lo que, por otra parte, hemos consultado. Esa pregunta se la hicimos al ministro en la reunión del club Fénix y no nos dieron respuesta. ¿Cómo esa empresa no fue estudiada previamente para asignarle una obra de esta envergadura? ¿Quién va a investigar? ¿Nadie va a investigar? Vienen y nos dicen: "Somos buenos; vamos a hacer todo bien y listo, ya está". No, eso hay que demostrarlo; hay que hacer investigaciones. Entonces, quedaría en manos de esas empresas nuestra vida y la integridad de nuestras viviendas.

Tampoco existen estudios sanitarios. No hay profesionales de la salud que estén dando respuesta a lo que allí se está planteando. ¿Cómo puede un proyecto de esta envergadura no presentar un estudio sanitario?

Cada uno tiene su concepto de progreso y desarrollo, según su mirada al mundo. Para nosotros restaurar el patrimonio, ponerlo en marcha y garantizar ese transporte de carga nacional se debe hacer siempre respetando estándares. Si esas normas no existen, habrá que crearlas. Habrá que estudiar y desarrollarlas. No podemos inventarlas y esperar a ver qué es lo que nos propone la empresa y qué es lo más conveniente para la rentabilidad.

¿Qué es lo que planteamos en esta reivindicación? Que si las normas no existen, que se creen, porque a algo nos tenemos que atener. Los planes de gestión ambiental de operación y de riesgo deben existir previamente. No se puede decir: "Cuando te mueras, la empresa va a ver a qué familiares les paga". Eso no puede funcionar así; de ninguna manera. Además, porque se viola el principio precautorio. No se trata de ver después que se hace y que sean las empresas las que resuelvan el tema, porque no sabemos si van a estar libres, o qué es lo que va a pasar.

Queremos que se cumpla con la normativa, que se cree si no existe; que se cumpla con la ley de protección ambiental, con todas las garantías establecidas en estos procesos de autorización ambiental, de participación, de información; en definitiva, realizar un proceso serio. A partir de ahí, la población misma dirá cuál es el reclamo. Por eso, no nos podemos anticipar a ese reclamo. En principio, decimos que el reclamo es que se cumpla con lo que se debe cumplir. Va a haber una afectación de cinco cuadras. Nario afirmó -van a contar con ese material- que no se realizaron estudios de comportamiento vibratorio en las construcciones contiguas a la vía. Preguntamos: ¿se realizaron los estudios? No se realizaron los estudios. Se tomaron seis puntos de mediciones y, luego, se hicieron programas de simulación, sin incorporar las variables. Para comprender el comportamiento vibratorio no basta con medir suelo, seis puntos y generalizarlo. No, hay que estudiar sobre qué suelo están asentadas esas viviendas, sus años, con qué material están construidas, qué tipo de cimiento tienen y un montón de otras variables del entorno, como la vegetación e, inclusive, los aspectos de diseño.

Después de que se cumpla con todo esto, se tenga acceso a la información y se garantice todo lo que se tiene que garantizar, quien tiene que decir cuáles son las reivindicaciones es el pueblo. Nosotros somos pocos acá.

SEÑOR DUARTE (Ramiro).- Disculpen, pero me tengo que retirar.

(Se retira de Sala el señor Ramiro Duarte)

SEÑORA GÓMEZ (Sonia).- Acá se nos hizo una pregunta muy importante: "¿Ustedes pidieron al Instituto de Derechos Humanos que se expida?" Creo que nosotros no tenemos que pedirle que lo haga. Todos tenemos la responsabilidad de los derechos humanos de todos, pero más los tienen algunas instituciones. Por ejemplo, había un acto con el Comisionado Parlamentario de Cárceles ahí abajo; tiene que actuar de oficio, al igual que un fiscal en derecho público cuando hay un delito. No necesita que alguien le denuncie, ¿verdad? Es una respuesta que me preocupa dar.

Acá no se plantea solo el tema de la vivienda. Se llegó a las denuncias -creo que es mejor la comunicación en términos accesibles- porque hubo atropello institucional. Una psicóloga llegó a las siete de la tarde a una casa en un auto del ministerio a decir a las personas: "Vayan a buscar dónde vivir". Pero hubo más atropellos institucionales. Alguien solicitó un pedido de información, que está preservado por el derecho de reserva, y llaman por teléfono -un teléfono al que no tuvimos acceso- a otra persona y le preguntan: "¿Usted qué es de tal persona?" Esas cosas sucedieron y siguen sucediendo otras cuestiones en las que no voy a ingresar. Ustedes tienen parte de las denuncias.

Queremos saber, diputado, cuál fue la empresa, porque yo creía que el Instituto de Derechos Humanos se expedía sobre estos temas.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- La denuncia fue presentada por los vecinos del Barrio Sur y responde a la proyectada obra de un puerto de pasajeros en el dique Mauá en Montevideo.

La Institución se ha manifestado sobre los más diversos temas, que tienen que ver con los derechos humanos. Es una herramienta muy buena y muy potente, de generación reciente. Creo que también hay que quebrar una lanza, en la medida en que, poco a poco, va teniendo los recursos y demás para ir funcionando cada vez mejor. Todavía se está en ese proceso. La Institución se ha manifestado sobre temas de este tipo y sobre otros, por ejemplo, que tienen que ver con contaminación en el interior del país. En este caso, se trató de una denuncia concreta, que solicitaba que la Institución marcara posición y lo hizo de manera muy rápida. Por eso, les preguntaba de qué tenor había sido la presentación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos, como Comisión, la presentación que nos han hecho.

A título personal, quedo bastante preocupado porque soy uno de los directamente involucrados, ya que soy representante por Durazno y allí también hay afectaciones a diferentes viviendas y predios rurales cercanos a la ciudad; tal vez, no tantas como en Sarandí Grande.

La Comisión evaluará ahora cuáles son los pasos a seguir. Podemos anticiparles que, indudablemente, vamos a llamar a las autoridades, a fin de contar con más información. Revisaremos la carpeta que ustedes nos dejan. Les agradecemos también por eso, porque son temas concretos que, a veces, se nos escapa en algo más genérico, como leer un contrato o visualizar diferentes situaciones con respecto a una obra de estas características. Ustedes nos plantean temas muy puntuales que hay que tener en cuenta.

Después anunciaremos cuáles son los pasos a seguir para que estén informados, pero desde nuestro ámbito se les va a dar una respuesta.

SEÑOR ASTRALDI (Antonio).- ¿Podrían enviarnos la versión taquigráfica de esta reunión?

SEÑOR PRESIDENTE.- Así se hará por Secretaría. También les vamos a enviar la versión taquigráfica de las sesiones en las que concurran las autoridades que la Comisión entienda que deben visitarnos respecto a este tema.

Muchas gracias por su presencia.

(Se retiran de Sala los vecinos de Capurro, Sayago, Las Piedras y Sarandí Grande)

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Yo también quedé muy preocupado por la exposición de los vecinos de Capurro, Sayago, Colón y Sarandí Grande.

Hace unos días, visitamos la zona de Capurro y presenciamos la corta distancia de la que hablaban los vecinos, sobre todo en la calle Uruguayana, entre Capurro y Flangini.

Evidentemente, se trata de una construcción de otra época; las normativas no contemplaban el trazado de vías férreas ni la tecnología que hay en la actualidad.

Una de las viviendas que visité tenía una distancia escasísima, de apenas siete u ocho metros. Uno sale al fondo de la casa y ve la vía ahí al lado. Son casas que no tienen prácticamente fondo; tienen un pedacito de pasto y después empieza la vía. Además, está previsto excavar una trinchera. Yo no soy ingeniero, pero es muy difícil hacer una obra de esa magnitud sin afectar este tipo de viviendas. Me concentro en esa zona porque la visité, la conozco y vi la preocupación de los vecinos. Ellos han hecho aquí una exposición pormenorizada de la situación.

Además, hay un riesgo para las personas porque puede pasar que mientras se esté realizando esa obra se desestabilice una vivienda y se derrumbe con la familia viviendo adentro. Quiere decir que además de todos los perjuicios para esos vecinos, para las viviendas, para las familias, para la convivencia y para su normal funcionamiento, existe riesgo para las personas que las habitan.

Dada la gravedad de la problemática que nos acaban de plantear y teniendo en cuenta que la semana que viene hay sesiones de Cámara, propongo realizar una sesión extraordinaria de la Comisión para recibir al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a las diferentes reparticiones involucradas en este tema. Podemos invitar también a las intendencias, pero el Ministerio claramente es el responsable de esta obra. Me parece

que no podemos esperar a que empiece la obra y un nuevo período ordinario de sesiones para tomar cartas en el asunto. Es un tema que debemos encarar rápidamente.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- El proyecto del ferrocarril central ha sido una dificultad para los legisladores porque, además de que disponemos de escasa información, acarrea otros problemas en su proceso, que nos vamos enterando a través de la prensa. Es necesario que la Comisión cuente con el mayor detalle de esta obra que es tan trascendente.

En su momento habíamos propuesto otro trazado porque sabíamos que esto iba a traer dificultades. Lo hablamos con el intendente de Canelones, departamento en el que vivo, y se planteó un trazado diferente, inclusive al nuestro, pero que esquivaba los centros urbanos.

Es un tema complicado y va a traer más repercusiones e inconvenientes de lo que parece. Hay que analizarlo muy bien.

Sería muy oportuna la presencia del Ministerio. Indudablemente, si se está planificando comenzar con las obras en enero, deberíamos recibir al ministro antes. Por tanto, apoyo el planteo del diputado Olaizola.

SEÑOR PRESIDENTE.- Coincidimos en que deberíamos tener mayor información, y cuanto antes, mejor. A través de la Secretaría y también a nivel personal, trataremos de hacer los contactos con el ministro y con la secretaría del Ministerio para ver qué posibilidades hay de que concurra antes de que termine el año, pero deberíamos reunirnos específicamente por el proyecto del ferrocarril.

Por otra parte, el día 18, a la hora 17, se inaugurará el trazado de la vía férrea entre Paso de los Toros y Rivera y el transporte de pasajeros desde Tacuarembó a Rivera. Se estima que la actividad terminará alrededor de la hora 22. Si algún diputado está interesado, deberá comunicarlo cuanto antes a la Secretaría, desde donde se coordinará el traslado.

SEÑOR ARBIZA (Sergio).- Los vecinos dan por sobreentendido que tenemos toda la información sobre UPM y los contratos, y yo personalmente no la tengo. Creo que hay un gran desconocimiento en el Parlamento en general. Ellos están convencidos de que nosotros sabemos y están ilusionados en lo que esta Comisión pueda hacer. Yo creo que no podemos defraudar a esa gente.

Comparto lo que manifestaba el diputado Olaizola y, a su vez, planteo recabar más información previamente a la visita de los representantes del Ministerio, a fin de hacer las preguntas que se entiendan más convenientes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Trataremos de conseguir la información correspondiente. De todas formas, ya hay colgada en la página web del Ministerio y en la de la Dinama. Hay que buscarla; no es fácil. Yo la he buscado y la he conseguido. Compartimos lo que tenemos hasta ahora, pero es bueno que concurran las autoridades para tener mayor información de cómo avanza este proyecto.

No habiendo más asuntos para considerar, se levanta la reunión.

≠